

<http://www.weser-kurier.de/Artikel/Bremen/Wirtschaft/572520/Spediteure-drohen-mit-Abwanderung.html>

Verärgerung über Bremer Verkehrspolitik - 17.04.2012

Spediteure drohen mit Abwanderung

Von Annemarie Struss-v. Poellnitz

Bremen. Der Verein Bremer Spediteure zog gestern Bilanz. Das Jahr 2011 ist für die 160 Mitgliedsunternehmen gut gelaufen. Zu ihnen zählen kleine Fuhrunternehmen ebenso wie große Logistiker, die von Bremen aus internationale Lieferketten per Schiff, Flugzeug, Bahn und Lkw organisieren. Sie haben im letzten Jahr einen Umsatz von drei bis 3,5 Milliarden Euro erwirtschaftet. Doch von der Bremer Politik fühlen sie sich nicht ernst genommen.



© Dpa

Im Kreisel wird es eng: Großlaster des Osnabrücker Logistikers Hellmann. Bremen beteiligt sich zum Ärger der Spediteure nicht am Feldversuch mit GigaLinern.

"Die Firmen in Bremen haben reichlich zu tun", sagte Simon Reimer, Vorsitzender des Vereins Bremer Spediteure und Inhaber des Logistik-Unternehmens BWG Reimer, gestern bei der Jahresbilanz. Es folgte ein dickes "Aber", genau gesagt zwei: Sorgen bereiten den Spediteuren zum einen die Gewinnmargen, die derzeit stark unter Druck stehen, zum anderen die Politik, die für die Rahmenbedingungen des Gewerbes zuständig ist.

In Bremen und in der Region hängen 85000 Arbeitsplätze direkt oder indirekt vom Logistikgewerbe ab, sagte Reimer. Es könnten in den nächsten Jahren über 100000 werden, so der Vereinsvorsitzende – wenn die Politik endlich die Potenziale der Branche erkenne und mit einer wirtschaftsfreundlicheren Verkehrspolitik flankiere. Mit der Verkehrspolitik des Bremer Senats hadern die Spediteure schon lange, mindestens so lange, wie in Bremen eine rot-grüne Regierung am Ruder ist. Die Themen sind auch seit Jahren dieselben: ein Verkehrskonzept, das die Bedeutung des Güterverkehrs für den Logistikstandort Bremen angemessen berücksichtigt, der Ringschluss der Autobahn 281 zur A1 wie auch über die Weser und Bremens Weigerung, am Feldversuch für den GigaLiner teilzunehmen.

Die A281 ist ein Ärgernis mit über 20-jähriger Geschichte. So lange schon wird die bessere Anbindung des Güterverkehrszentrums (GVZ) an die Hauptverkehrsadern in Aussicht gestellt. "Wenn die Politik nicht in der Lage ist, hier verbindliche Zusagen zu machen, werden die Unternehmen sich überlegen, ob sie weiter im

GVZ investieren oder lieber jenseits von Bremen", sagte Vorstand Uwe Bielang (Kühne+Nagel). Schon im letzten Jahr hatte der Logistiker Fiege einen Großkunden verloren, der sein Logistikzentrum nun in Niedersachsen an der A1 gebaut hat. Auch Kühne+Nagel prüft laut Bielang, ob die geplante Erweiterung um 30000 Quadratmeter tatsächlich in Bremen getätigt werde. Man wolle sich nicht länger hinhalten lassen.

Allerdings sei man sich darüber im Klaren, dass Verkehrsmaßnahmen so durchzuführen seien, dass sie von der Bevölkerung akzeptiert würden, sagte Reimer. Dazu gehöre vor allem ein ausreichender Lärmschutz. Aus diesem Grund müsse auch am Tunnel für die Cherbourger Straße in Bremerhaven festgehalten werden.

Neu hinzugekommen ist die Kritik am Verbot von Atomtransporten über die bremischen Häfen. Vorstand Uwe Bielang von Kühne+Nagel wie auch Eduard Dubbers-Albrecht (Ipsen Logistics) räumten aber ein, dass dieses Thema in Kundengesprächen allenfalls am Rande gestreift werde. Dennoch sei die Änderung des Hafengesetzes "ein Signal in die falsche Richtung", betonte Reimer. Dadurch könnten Investoren verschreckt werden.

Bremen gehört zu den Bundesländern, die nicht am Feldversuch des Bundesverkehrsministeriums zum Einsatz von Gigalinern teilnehmen. Diese bis 25 Meter langen und bis zu 40 Tonnen schweren Laster sollen nach Meinung des Ministeriums dazu beitragen, Treibstoff zu sparen und die erwartete Verdopplung des Lkw-Verkehrs bis 2025 eindämmen. Demnach sollen zwei Gigaliner die Ladung von drei konventionellen Lastern aufnehmen können. Obwohl das Ministerium versichert, die großen Laster dürften nur auf ausgewählten Schwerpunktstrecken fahren, gab es zahlreiche Bedenken von Anwohnern und die Befürchtung, dadurch werde der umweltfreundlicheren Alternative Bahn Konkurrenz gemacht. "Bisher haben sich fünf Speditionen mit zehn Gespannen für eine Beteiligung an dem Feldversuch angemeldet", sagte eine Sprecherin des Bundesverkehrsministeriums auf Nachfrage. Dennoch fürchtet Simon Reimer, Bremen könnte durch seine Weigerung von der Entwicklung abgehängt werden.

Ein massives Problem für die Spediteure stellt laut Bielang die Entwicklung der Frachtraten dar, vor allem in der Seeschifffahrt. "Die Preispolitik der Reeder gleicht einer Achterbahnfahrt", so Bielang. Durch den unerwartet großen Exportboom seit Anfang des Jahres sei es schwer, auf den Schiffen ausreichend Platz für Frachtcontainer zu bekommen. Zusätzliche Stellflächen gebe es nur zu erhöhten Preisen. Diese Preise könnten die Spediteure oft nicht an ihre Kunden weiterreichen. "Die Kalkulation der Verloader geht komplett kaputt", so Dubbers-Albrecht. Zwar würden im Laufe des Jahres noch zahlreiche neue Schiffe in Dienst gestellt, sagte der stellvertretende Vereinsvorsitzende Oliver Oesterreiche (Lexzau Scharbau), es könnte aber sein, dass die Reeder durch Auflegen von Schiffen die Kapazitäten künstlich knapp halten würden. Profitieren würde die Luftfracht.

Großes Lob gab es für die Abfertigung an den Container- und Autoterminals in Bremerhaven. Nicht zuletzt wegen der großen Leistungsfähigkeit im Umschlag habe Bremerhaven zusätzliche Liniendienste gewinnen können. Je mehr Schiffe dort anlegen, desto mehr Arbeit gibt es für die Spediteure. Die sind trotz aller Kritik an der Politik letztlich doch sehr zufrieden mit dem Standort Bremen: "Wir können hier eine Menge machen, brauchen dazu aber auch den Willen der Politik", so Dubbers-Albrecht.